Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6320**

17. Wahlperiode 29. 06. 2011

Antrag

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sven-Christian Kindler, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dr. Gerhard Schick, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stuttgart 21 – Kein Weiterbau ohne Nachweis der Leistungsfähigkeit und ohne Klärung der Kosten und Risiken

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

als Eigentümer der Deutschen Bahn AG (DB AG) darauf hinzuwirken,

1. dass die DB AG keine unumkehrbaren bau- und vergaberechtlichen Fakten schafft, die dem Ergebnis der geplanten Volksabstimmung in Baden-Württemberg im Oktober 2011 vorgreifen;
2. dass die DB AG den Weiterbau des geplanten Bahnknotens Stuttgart 21 nicht fortsetzt, solange sie den Nachweis über die eisenbahntechnische Leistungsfähigkeit und über den Leistungszuwachs von 30 Prozent im Fahrplan in der Spitzenstunde nicht erbracht hat;
3. dass kein Weiterbau von Stuttgart 21 erfolgt, wenn der Stresstest zu dem Ergebnis kommt, dass Nachbesserungen und Planungsänderungen erforderlich sind, die den vereinbarten Kostenrahmen in Höhe von 4,5 Mrd. Euro übersteigen;
4. dass die DB AG keine Ausschreibungen und Bauvergaben für Planfeststellungsabschnitte des Bahnknotens Stuttgart 21 vornimmt, für die umfangreiche Planänderungsbeschlüsse erforderlich sind, wie beispielsweise beim Grundwassermanagement und beim Tunnelvortrieb;
5. dass die DB AG die von ihrer Projektleitung selbst angezeigten Kostenrisiken in einem transparenten Verfahren von einem vom Lenkungskreis eingesetzten unabhängigen Wirtschaftsprüfer bzw. Projektsteuerer prüfen lässt;
6. dass die DB AG keine Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur im Bahnknoten Stuttgart vornimmt, die Verschlechterungen der eisenbahntechnischen Leistungsfähigkeit im Vergleich zum Status quo zur Folge haben und somit negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes des Bundes haben oder zur Diskriminierung anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen beitragen;

7. dass die DB AG keine Entwidmung der Eisenbahninfrastruktur betreibt, solange rechtliche Ansprüche von Dritten nicht ausgeräumt sind.

Berlin, den 20. Juni 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung

Solange die DB AG den Nachweis der deutlich höheren eisenbahntechnischen Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 gegenüber dem bestehenden Kopfbahnhof nicht nachweisen kann, ist ein Weiterbau des Projektes sowohl für den Eigentümer Bund als auch das Land Baden-Württemberg unverantwortlich. Dies gilt auch für den Fall, dass Nachbesserungen erforderlich sind oder Kostenüberschreitungen eintreten, die den vereinbarten Kostenrahmen in Höhe von 4,5 Mrd. Euro überschreiten.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist nicht erkennbar, dass die DB AG dem Ergebnis der Schlichtung, entscheidende Verbesserungen am Projekt Stuttgart 21 vorzunehmen, irgendeine Bedeutung beimisst. Vielmehr sind der Weiterbau ohne vorliegenden Stresstest sowie die Fortsetzung von Ausschreibungen und Bauvergaben ein Rückfall in die Zeit vor der Schlichtung, der von den Projektgegnern zu Recht als Provokation angesehen werden muss. Der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Dr. Rüdiger Grube, versucht zudem den falschen Eindruck zu erzeugen, dass es nicht mehr um das „Ob“, sondern nur noch um das „Wie“ von Stuttgart 21 ginge, und schreckt dabei auch nicht davor zurück, einer Regierungspartei in Baden-Württemberg öffentlich „Volksverdummung“ und „Wählertäuschung“ vorzuwerfen. Es muss daher mittlerweile ernsthaft in Frage gestellt werden, ob Bahnchef Dr. Rüdiger Grube noch in der Lage ist, das eigene wirtschaftliche Interesse des von ihm geführten Unternehmens an dem Projekt Stuttgart 21 noch objektiv bewerten zu können. Seine öffentlichen Einlassungen legen jedenfalls nahe, dass es ihm nicht mehr um eine nüchterne und sachliche Bewertung der Ergebnisse des Stresstests und der schon heute von seiner eigenen Projektleitung dokumentierten milliardenschweren Kostenrisiken geht und dass er den von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD im Koalitionsvertrag dokumentierten Willen, eine Volksabstimmung über das „Ob“ des Projektes durchzuführen, offensichtlich ignoriert, weil er das Projekt ideologisch motiviertes – im wahrsten Sinne des Wortes – um jeden Preis durchdrücken will. Dabei müsste er selbst das höchste Interesse daran haben, vollständige Kostentransparenz herzustellen, um sich später nicht dem Vorwurf ausgesetzt zu sehen, wider besseres Wissen und gegen Treu und Glauben Kostenrisiken kleingeredet und schöngerechnet zu haben.

Am 14. Juli 2011 will die DB AG das Ergebnis ihres sogenannten Stresstests zum Bahnknoten Stuttgart 21 präsentieren. Eine Diskussion mit den Projekt- und Vertragspartnern über die Bewertung der Ergebnisse ist jedoch erkennbar nicht beabsichtigt. Denn schon einen Tag darauf, am 15. Juli 2011, will die DB AG wesentliche Großaufträge für das Projekt vergeben und nicht etwa die weiteren Schritte von einer Diskussion über die Bewertung der Ergebnisse des Stresstests abhängig machen. Damit ignoriert sie den Schlichtungsprozess und macht die Ergebnispräsentation zu einer bloßen Formalie, ohne inhaltliche Bedeutung.

Zur Erinnerung: Die zivilgesellschaftlichen Auseinandersetzungen um das hochumstrittene Bahnprojekt Stuttgart 21 führten im Herbst 2010 zur sogenannten Sach- und Faktenschlichtung in Stuttgart, an der Vertreter der Gegner und

Befürworter des Projektes teilnahmen, darunter auch die DB AG. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die DB AG auf ihrem Standpunkt beharrt, bereits für das gesamte Projekt Stuttgart 21 über das erforderliche Baurecht zu verfügen und dieses im Extremfall auch gegen den massiven Widerstand großer Teile der Bevölkerung durchsetzen zu können. Erst monatelange Massenproteste führten zum Einlenken des DB-Konzerns und der damaligen CDU-/FDP-Landesregierung und mündeten in dem Schlichtungsverfahren. Die DB AG war daraufhin bereit, von Anfang Oktober 2010 bis zur Landtagswahl Ende März 2011 – die die Bundeskanzlerin zur Volksabstimmung über Stuttgart 21 ausgerufen hatte –, die Bauarbeiten ohne Entschädigungsforderungen ruhen zu lassen. Dieses Entgegenkommen scheint das Management der DB AG allerdings nur einer ihr genehmen Landesregierung gegenüber zu zeigen.

Eine der wichtigsten Erkenntnisse der Schlichtung war der Nachweis, dass die eisenbahntechnische Leistungsfähigkeit des geplanten Bahnknotens Stuttgart 21 ernsthaft in Frage gestellt werden muss. Der entscheidende Satz im Schlichterspruch von Dr. Heiner Geißler lautete daher: „Ich kann den Bau des Tiefbahnhofs nur befürworten, wenn entscheidende Verbesserungen an dem ursprünglichen Projekt vorgenommen werden." In diesem Kontext verpflichtete sich die DB AG zu einem sogenannten Stresstest, bei dem sie mittels einer Belastungssimulation nachweisen muss, dass der Bahnknoten Stuttgart 21 einem Leistungszuwachs von 30 Prozent im Fahrplan in der Spitzenstunde gewachsen ist und über ein funktionierendes Notfallkonzept verfügt. Werden diese Vorgaben nicht erreicht, sind Nachbesserungen nötig, die erhebliche Kostensteigerungen zur Folge haben können. Werden diese nicht von der vereinbarten Finanzierungssumme in Höhe von 4,5 Mrd. Euro gedeckt, steht die Umsetzung des Projektes in Frage, da weder Bundes- noch Landesregierung oder die Stadt Stuttgart dazu bereit sind, darüberhinausgehende Mehrkosten zu tragen.

Im Detail forderte Schlichter Dr. Heiner Geißler ferner, dass maßgebliche Verbesserungen am Streckennetz von Stuttgart 21 notwendig sind, wie z. B. die Erweiterung des Tiefbahnhofs um ein neuntes und zehntes Gleis, die zweigleisige westliche Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke, die Anbindung der bestehenden Ferngleise von Zuffenhausen an den neuen Tunnel von Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof sowie die Ausrüstung aller Strecken von Stuttgart 21 bis Wendlingen zusätzlich mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik. Ferner forderte Dr. Heiner Geißler den Erhalt der Gäubahn, die entscheidende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bahnhof und, gemessen an der bisherigen Planfeststellung, die Verbreiterung der Durchgänge im Interesse von Behinderten, Familien mit Kindern, älteren und kranken Menschen. Die Fluchtwege sind barrierefrei zu gestalten und die bisher vorgesehenen Maßnahmen im Bahnhof und in den Tunneln zum Brandschutz und zur Entrauchung zu verbessern. Des Weiteren müssten die freiwerdenden Grundstücke der Grundstücksspekulation entzogen und in eine Stiftung überführt sowie die Bäume im Schlosspark erhalten werden.

Alle der genannten Verbesserungen können Änderungen erfordern, die sich auf die bisherigen Pläne und Genehmigungen für Stuttgart 21 auswirken, Mehrkosten verursachen und schließlich die Realisierung des Projektes in seiner bisherigen Form in Frage stellen. Nicht vergessen darf man dabei, dass auch die laufenden bzw. anstehenden Planänderungsverfahren im Grundwassermanagement und Tunnelvortrieb zu weiteren Projektverzögerungen führen können, weshalb eine präzise Darlegung der Kostenentwicklung einschließlich aller Risiken oberste Priorität haben muss. Es obliegt daher der DB AG, darzulegen, welche Planungen sie bisher durchgeführt hat, welche Genehmigungen sie beantragt hat und welche Mehrkosten entstehen. Solange dies nicht geschehen ist und eventuell erforderliche Genehmigungen nicht erteilt sind, lässt sich nicht feststellen, ob die genannten Verbesserungen im Rahmen der bestehenden Planungen überhaupt möglich und wie hoch die damit verbundenen Kostensteigerungen sind.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333